Arrêté du 4 avril 2003 fixant la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile

[…]

ANNEXE 1

INCIDENTS D'AVIATION CIVILE CONCERNANT UN AÉRONEF À TURBOMOTEUR OU UN AÉRONEF INSCRIT SUR LA LISTE DE FLOTTE D'UN EXPLOITANT TITULAIRE D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

A. - Opérations en vol

1. Exploitation de l'aéronef :

a) Collisions, risques de collision :
- collision non classée comme un accident ou quasi-collision de l'aéronef avec un autre aéronef, le sol, un véhicule ou tout autre obstacle fixe ou mobile ;
- manoeuvre d'évitement urgente nécessaire pour éviter une telle collision ;

b) Incidents au décollage ou à l'atterrissage, notamment :
- atterrissage forcé ou de précaution ;
- prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste ;
- sur une piste fermée, occupée, inadaptée ou sur une aire autre qu'une aire de décollage/atterrissage : décollage ou décollage interrompu, atterrissage ou tentative d'atterrissage ;
- incursion sur piste ;

c) Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors du décollage, de la remise des gaz ou de la montée initiale ;

d) Incapacité à transférer du carburant ou à utiliser la quantité totale de carburant dit utilisable ;

e) Perte de contrôle, quelle qu'en soit la cause ;

f) Ecart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue quelle qu'en soit la cause ;

g) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manoeuvre de l'aéronef, par exemple alerte de configuration, avertisseur de décrochage (vibrations du manche) ou alerte de survitesse, sauf lorsque ce dispositif a été actionné à des fins de formation ou d'essai ou lorsque l'équipage de conduite a établi avec certitude que l'indication était fausse et que celle-ci n'a pas entraîné de difficulté ou de risque ;

h) Mauvaise interprétation ou incompréhension durables de la configuration, des performances ou de l'état des automatismes de l'aéronef par l'équipage de conduite.

2. Situations d'urgence :

Situation conduisant à l'utilisation de tout équipement d'urgence ou à l'application des procédures prescrites en cas de situation d'urgence, par exemple quantité de carburant dangereusement faible. Déclaration d'une situation d'urgence (« Mayday » ou « Panne »).

3. Turbulence de sillage ou phénomène météorologique, par exemple foudroiement, cisaillement de vent ou givre, ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou ayant rendu difficile le contrôle de celui-ci.

B. - Eléments techniques de l'aéronef

1. Perte en vol d'un élément de structure ou d'un élément du système de propulsion de l'aéronef.

2. Anomalie de commandes de vol dégradant de façon importante les qualités de vol de l'aéronef, par exemple asymétrie de volets, de becs, etc.

C. - Entretien et réparations de l'aéronef

Dommages ou détérioration (par exemple : rupture, corrosion, etc.), quelle qu'en soit la cause, constatés au cours d'une opération d'entretien et occasionnés à :

- la structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel de réparation des constructeurs), lorsque ces dommages ou cette détérioration dépassent les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessitent la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément ;

- la structure secondaire, lorsque ces dommages ou cette détérioration ont mis ou auraient pu mettre en danger l'aéronef.

D. - Services de la navigation aérienne, aérodromes, installations et services au sol

1. Transmission, réception ou interprétation incorrectes de messages de radiotéléphonie entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

2. Encombrement de l'aire de mouvement d'un aérodrome par un aéronef, un véhicule, des animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

3. Ecart significatif entre la masse ou le centrage réel de l'aéronef et les valeurs du devis de masse et centrage fourni à l'équipage ou pris en compte par lui.

4. Chargement ou arrimage incorrect des bagages ou de la cargaison susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence.

5. Fourniture d'informations largement incorrectes, inadéquates ou trompeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne, des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, manuels, etc.

ANNEXE 2

INCIDENTS D'AVIATION CIVILE CONCERNANT UN AÉRONEF QUI N'EST PAS INSCRIT SUR LA LISTE DE FLOTTE D'UN EXPLOITANT TITULAIRE D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET QUI N'EST PAS ÉQUIPÉ D'UN TURBOMOTEUR

Une quasi-collision ayant exigé une manoeuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse.

Un impact avec le sol sans perte de contrôle (CFIT) évité de justesse.

Un décollage interrompu sur une piste fermée ou occupée, ou un décollage à partir d'une telle piste avec une très faible marge par rapport aux obstacles.

Un atterrissage ou une tentative d'atterrissage sur une piste fermée ou occupée.

Une forte détérioration par rapport aux performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale.

Tout incendie ou toute fumée dans la cabine de passagers, ou dans les compartiments de fret, ou un incendie de moteur, même si l'incendie est éteint en utilisant des agents extincteurs.

Tout événement qui a exigé l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.

Une défaillance structurelle de l'aéronef ou une désintégration de moteur qui n'est pas classée comme un accident.

Des pannes multiples d'un ou de plusieurs systèmes de bord qui gênent fortement la conduite de l'aéronef.

Tout cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en vol.

Toute situation relative au carburant qui exigerait du pilote qu'il déclare une urgence.

Des incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.

Des pannes de systèmes, des phénomènes météorologiques, une évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou d'autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile le contrôle de l'aéronef. Toute perte de contrôle, quelle qu'en soit la cause.

Une panne de plus d'un système dans un système de redondance qui est obligatoire pour le guidage des vols et la navigation.